



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Temporäre Gestaltungen

Neue Wege, die Stadt zu entdecken

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern
www.langsamverkehr.ch
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich
www.fussverkehr.ch

Verfasser

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Konzept und Realisierung

Flore Maret, Fussverkehr Schweiz
Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Gestaltungskonzept

Fussverkehr Schweiz

Umschlagsbild

Kyburgstrasse Zürich, 2022
© Camille Decrey

Bildmaterial

Bern, Balmweg (4-5) © Stadt Bern
Lugano, Parc Besso (8-9) © Sabrina Montiglia
Lausanne, Place de la gare (18-19) © Fussverkehr Schweiz
Nyon, Grande Jetée (26-27) © Michel Perret
Montréal, Avenue du Mont-Royal (32-33) © Société de développement de l'Avenue du Mont-Royal

Anmerkungen

Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache erhältlich.

Übersetzung

Samuel Ninck-Lehmann

Download

www.langsamverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

© Juni 2023

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Einleitung: Temporäre Gestaltungen wozu?	5
1.1 Ein flexibler Ansatz für mehr Fussverkehr	6
1.2 Mehr Platz für das Gehen in Krisenzeiten	7
2 Den öffentlichen Raum beleben, aufwerten und begrünen	9
2.1 Ist der öffentliche Strassenraum bespielbar?	10
2.2 Wohlbefinden, Vielfalt und Klimaanpassung: Passt das zusammen?	12
2.3 Der Weg zur taktischen Begrünung	14
2.4 Potenzial von Restflächen für temporäre Gestaltungen in Florenz	16
3 Verfahren und Zuständigkeiten	19
3.1 «Sommerinseln» – Raum für Dialoge	20
3.2 Temporäre Gestaltungen: neue öffentlich-private Partnerschaften	22
3.3 Möglichkeitsraum Strasse	24
4 Testen, anschliessend dauerhaft gestalten	27
4.1 Dynamiken sozialräumlicher Verbesserungen	28
4.2 Wenn temporäre Gestaltungen definitiv werden	30
5 Inspiration aus dem Ausland	33
5.1 Montreal: Erfahrungsbericht zu Initiativen provisorischer Stadtplanung	34
Fazit und Ausblick	37



Vorwort

Mutig testen und Rückschläge als Chance sehen

Einfach Mal mutig machen, statt immer nur darüber reden. Mit dieser Haltung sind wir in Lyss im Spätsommer 2022 die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Zentrum angegangen. Während dreier Monate sollten mit dem LABÖR Massnahmen, die auf der Grundlage von Workshops und Spaziergängen definiert worden waren, getestet werden und einen Dialog auslösen. Die Erfahrungen aus diesen temporären Umgestaltungen sollten anschliessend in die Aktualisierung des kommunalen Konzepts «öffentlicher Raum» einfließen.



Zum Test kam es allerdings nicht. Zwar konnten die temporären Umgestaltungen, wie Strassenbemalung, Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen sowie Spielelemente eingeweiht werden. Auch erste mehrheitlich positive Rückmeldungen gingen ein, doch bereits zwei Tage später beschloss der Gemeinderat, den Test zu pausieren und die Möblierungen abräumen zu lassen. «Umstrittenes Projekt auf der Bahnhofstrasse abgebrochen: Das Gewerbe bekommt seine Parkplätze zurück», titelte das Bieler Tagblatt. Die temporäre Umnutzung eines Drittels der bestehenden Parkplätze wurde vom Gewerbe nicht verstanden. Aufwertung des öffentlichen Raumes ja, aber nicht auf «ihrem» Parkplatz, denn dieser, so die Meinung, stehe für Umsatzgarantie. Die einzige Möglichkeit, das Gewerbe von dieser Überzeugung abzubringen, wäre es gewesen, die temporären Eingriffe über längere Zeit zu belassen. Heute erinnern in Lyss lediglich farbige Spuren am Boden an den Versuch, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Und ganz im Sinne von Samuel Beckett «Immer versucht, immer gescheitert, egal, versuch' es wieder, scheitere erneut, scheitere besser.», wird die Aufwertung des öffentlichen Raumes auch in Lyss eine Fortsetzung finden.

Was Zwischennutzungen bewirken, auslösen, und wie sie die Aufenthaltsqualität (temporär) verändern können, zeigen die Beispiele in dieser Publikation. Der Einsatz für attraktivere, klimaangepasste und menschenzentrierte öffentliche Räume lohnt sich. Aber machen Sie sich am besten gleich selbst ein Bild davon!

Daniela Gaspoz-Fleiner
Projektleiterin Planung, Gemeinde Lyss & Vorstandsmitglied von Fussverkehr Schweiz

Lyss, Bahnhofstrasse:
Projekt LABÖR
(Foto: © Thomas Hug).





1 | Einleitung: Temporäre Gestaltungen wozu?

1.1 Ein flexibler Ansatz für mehr Fussverkehr

1.2 Mehr Platz für das Gehen in Krisenzeiten



¹ Je nach Ausprägung manchmal auch «pop-up urbanism» oder «guerrilla urbanism» genannt.

² Restflächen aufwerten, Fussverkehr Schweiz, Juni 2019.

1.1 Ein flexibler Ansatz für mehr Fussverkehr

Sie werden temporäre, provisorische, manchmal auch vorübergehende oder vergängliche Gestaltungen, Umgestaltungen oder Umnutzungen genannt und haben in den letzten Jahren in vielen Weltgegenden, aber auch in der Schweiz an Bedeutung gewonnen.

Flore Maret, Projektleiterin Fussverkehr Schweiz

Diese neue Art im Siedlungsraum zu planen, bezieht sich auf die Tradition des «*tactical urbanism*»¹, der auf kleinräumigen, kostengünstigen und zeitlich begrenzten Umgestaltungen beruht. Dieses experimentelle Vorgehen bezieht oft die Bevölkerung in den Planungsprozess mit ein, um das lokale Fach- und Erfahrungswissen zu mobilisieren.

Temporäre Gestaltungen zielen darauf ab, den Schwierigkeiten zu begegnen, die in der herkömmlichen Planungspraxis auftreten, etwa wegen deren Komplexität oder Langwierigkeit. Die flexiblen und einfachen Einsatzmöglichkeiten beschleunigen die Entscheidungsfindung und gestatten die Etablierung von Zwischenlösungen bei hängigen und blockierten Verfahren. Wenn solche temporäre Projekte von der Bevölkerung mitgetragen werden, sind sie zudem weniger anfällig für Widerstand und Opposition. Öffentliches Mobiliar bereitstellen, Bodenbemalungen, Begrünungen, Spielplätze, Einrichtung von Begegnungszonen, Aufwertung von Restflächen²: Die Bandbreite an Massnahmen, um auf die Erwartungen und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer einzugehen, ist breit gefächert.

Temporäre Gestaltungen priorisieren die aktive Mobilität, insbesondere das Gehen. Durch die Aufwertung unattraktiver Umfelder, die Umgestaltung von Strassenräumen oder die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen (Tempo-30- oder Begegnungszonen) fördern sie die Fortbewegung zu Fuss und erleichtern das Verweilen und Begegnen. Der Einbezug der Bevölkerung in die Planung unterstützt das Leben in der Stadt in einem menschlichen Massstab und ermöglicht eine bessere Aneignung der Siedlungsräume. Das Experimentieren wiederum gestattet es, die Zweckmässigkeit von Infrastrukturen, wie etwa breitere Trottoirs zu testen oder Umnutzungen zu validieren, bevor Massnahmen definitiv umgesetzt werden.

Das Planen mit provisorischen Eingriffen hat zahlreiche Vorteile, ist aber auch Einschränkungen und Sachzwängen unterworfen. Die Verfahren unterscheiden sich je nach Gemeinde und Kanton sowie nach Dauer und Massnahmenmix. Es stellen sich folgende Fragen: Was lässt sich aus der Evaluation von solchen Projekten ableiten? Wie können temporäre in definitive Gestaltungen überführt werden? Und inwiefern tragen solche Massnahmen zu mehr Nachhaltigkeit bei? Die Vision, dass sich eine Strasse oder eine Stadt ständig verändert, vermischt sich so mit dem Temporären.

Lausanne, Rue des Échelettes: Die Umwandlung einer Strasse, in der vorwiegend parkiert wurde, in eine Fussgängerzone lässt das Quartier wieder aufleben (Foto: © Stadt Lausanne).



1.2 Mehr Platz für das Gehen in Krisenzeiten

Während der COVID-19-Pandemie wurden in verschiedenen Städten angesichts der Notlage temporäre Massnahmen umgesetzt: Vorübergehende Vergrösserung von Gastro-Aussenbereichen, temporäre Velowege, Fussgängerzonen oder zusätzliche Fussverkehrsflächen für die Einhaltung der Abstandsregeln. Die Ausnahmesituation hat das Potenzial von schnell umgesetzten, flexiblen und zeitlich begrenzten Massnahmen aufgezeigt und das Repertoire der Stadtplanung erweitert.

Text von Flore Maret, Projektleiterin Fussverkehr Schweiz, mit Inputs von Anne Juillet, adjointe au chef de la division Espaces publics, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics, Ville de Lausanne

Der Lockdown und dessen schrittweise Lockerung bot den Behörden die Gelegenheit, über die Neugestaltung des öffentlichen Raums nachzudenken. Temporäre Massnahmen ermöglichten das schnelle und flexible Reagieren sowie das Auslösen von Planungsprozessen in der Notlage. Damit die Abstandsregeln eingehalten werden konnten, wurden beispielsweise die Gastro-Aussenbereiche vergrössert oder stellenweise Wartebereiche vor den Geschäften markiert. Darüber hinaus waren provisorische Massnahmen eine Antwort auf die Bedürfnisse einer vom Lockdown betroffenen Bevölkerung. Sie sollten den Zugang zu öffentlichen Räumen, Orten der Begegnung, der Kultur und der Freiheit besser gewährleisten.

Die in der Stadt Lausanne umgesetzten Umgestaltungen veranschaulichen den politischen Willen, die veränderten Mobilitätsgewohnheiten (Homeoffice, Modal-Split-Verlagerungen) nach dem Ende des Lockdowns weiterhin zu unterstützen. Die von den kantonalen Behörden gewährten Verfahrenserleichterungen begünstigten die rasche Entwicklung von Projekten und Umsetzung von Massnahmen: Insgesamt wurden 200 Gastro-Aussenbereiche, rund 15 Fussgänger- bzw. verkehrsberuhigte Zonen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) sowie 7,5 km Velowege eingerichtet.

Exemplarisch ist die Situation an der Place Benjamin-Constant: Seit langem wurde über eine Neugestaltung diskutiert, doch erst während der Pandemie wurde ein Planungsprozess ausgelöst. Dieser öffentliche Raum am Rand der Innenstadt liegt an einer Strassenkreuzung und ist relativ komplex: grosses Verkehrsaufkommen, intensiv genutzte Gartenwirtschaften, schöne Aussicht usw. Als Reaktion auf die coronabedingten Schwierigkeiten wurden 2020 mehrere Gesuche für die Vergrösserung der Gastro-Aussenbereiche gestellt. Die damaligen räumlichen Voraussetzungen liessen jedoch kein adäquates «social distancing» zu. Die Stadt Lausanne packte die Gelegenheit beim Schopf, um die Attraktivität dieses Raums zu steigern und leitete die Umsetzung temporärer Massnahmen ein. Auf der Place Benjamin-Constant wurde Tempo 30 eingeführt und auf der Rue de la Paix sowie dem unteren Teil der Rue Marterey entstanden Begegnungszonen. Somit konnte ein zentrales Stadtgebiet umfassend aufgewertet werden.

Nach Aufhebung der COVID-19-Massnahmen und der Rückkehr zur Normalität können die Planerinnen und Planer auf das entwickelte Instrumentarium der provisorischen Massnahmen zurückgreifen, um die Stadt und die Strassen spontaner, freier und kreativer zu gestalten. In Zeiten pandemischer und wahrscheinlich auch politischer, wirtschaftlicher und ökologischer Krisen haben Konzepte, die auf provisorische Massnahmen zurückgreifen, das Potenzial, die Resilienz der Städte zu erhöhen und gleichzeitig die Bedürfnisse der Bevölkerung besser zu berücksichtigen.

Lausanne, Avenue Benjamin-Constant: Das Luftbild bietet eine Gesamtsicht auf die provisorische Gestaltung (Foto: © Stadt Lausanne).





An aerial photograph showing a public space with lush green trees on the left and a large, modern building with a white facade on the right. The ground is paved, and there are some red containers or structures near the building. The overall scene is bright and sunny.

2 | Den öffentlichen Raum beleben, aufwerten und begrünen

2.1 Ist der öffentliche Strassenraum beispielbar?

2.2 Wohlbefinden, Vielfalt und Klimaanpassung:
Passt das zusammen?

2.3 Der Weg zur taktischen Begrünung

2.4 Potenzial von Restflächen für temporäre
Gestaltungen in Florenz



2.1 Ist der öffentliche Strassenraum beispielbar?

Bodenmarkierungen, Pingpong-Tische, multifunktional nutzbare Kisten: Temporäre Gestaltungen bieten zahlreiche Möglichkeiten zum Spielen an. Was verrät uns das über die Funktion der Strasse?

Interview mit Petra Stocker, soziokulturelle Animatorin und Stadtplanerin, Stadt Bern; aufgezeichnet von Flore Maret, Projektleiterin Fussverkehr Schweiz

Inwiefern fördert eine beispielbare Strasse das Gehen im öffentlichen Raum?

Beispielbare Strassen fördern Nutzungen, die über das ursprüngliche Ziel von Strassen (Fortbewegung von A nach B) hinausgehen; beispielsweise das Begegnen und Verweilen. Sie unterstützen auch eine Verlangsamung der Stadt: Das Schritttempo ermöglicht Begegnungen, Plaudern, etwas Trinken oder Pingpong-Spielen. Und beispielbare Strassen kommen den Bedürfnissen der Kinder entgegen, weil sie sich ohne die Gefahr des Strassenverkehrs im öffentlichen Raum frei bewegen können.

Sind temporäre Gestaltungen ein Hebel, um das Spielen im öffentlichen Raum zu fördern?

Ja, durchaus. Sie haben Vorteile gegenüber dauerhaften (baulichen) Gestaltungsmaßnahmen. Dank ihrer Flexibilität und Anpassungsfähigkeit können sie den unterschiedlichen Bedürfnissen verschiedener Altersgruppen gerecht werden. Die temporären Gestaltungen fördern das Spiel, neue Nutzungsweisen und die Interaktion zwischen den Menschen, weil mit neuartigen Möblierungselementen und Formen von Bodenmarkierungen experimentiert werden kann. Sie steigern zudem das Interesse und die Teilhabe der Bevölkerung an der Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Die Anwendungsmöglichkeiten sind vielfältig: modulare Spielgeräte, Grünflächen, aber auch alle möglichen Formen der Kunst und Veranstaltungen. Solche Interventionen beleben den öffentlichen Raum und zeigen Entwicklungspotenziale auf.

Die beispielbare Stadt hinterfragt die Funktion der Strasse. Die Strasse gilt aber vielen als Raum ausschliesslich für den motorisierten Verkehr. Was sagen Sie zu diesem Interessenkonflikt?

In den letzten sechzig Jahren wurde der öffentliche Strassenraum zu einem exklusiv dem motorisierten Verkehr vorbehaltenen Bereich, während er früher multifunktional ausgelegt war: Velos, Kutschen und Menschen mit zahlreichen Aktivitäten waren viel präsenter. Historisch gesehen, wurde der Aufenthalt als ursprüngliche Strassenfunktion erst in jüngster Zeit durch den motorisierten Verkehr verdrängt.

Die beispielbare Stadt verträgt auch motorisierten Verkehr. Aber die Reduktion seines Anteils öffnet dem öffentlichen Strassenraum neue Nutzungsmöglichkeiten, die für das soziale Quartierleben zentral sind. Die beispielbare Strasse trägt zudem zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem bei, weil der Fuss- und Veloverkehr davon profitieren.

Genf, Place du Marché:
Einfache farbige Markierungen haben Aufforderungscharakter und laden zum Spielen ein
(Foto: © Petra Stocker).



Was ist nötig, um den öffentlichen Strassenraum beispielbar zu machen?

Mobiliar wie Bänke, Stühle und Tische tragen zu einem einladenden öffentlichen Raum bei, ebenso wie Pflanzentröge, Einrichtungen für den Witterungsschutz (Sonne und Regen) sowie eine gute Beleuchtung. Spielgeräte können diese Grundelemente ergänzen und eine bessere Aneignung des Ortes ermöglichen. Dabei kann es sich um «traditionelle» Spielangebote handeln, wie etwa Schach oder Pingpong-Tische, aber auch um abstraktere Angebote, die keine besondere Nutzung vorgeben, aber die Möglichkeiten zum Verweilen erweitern wie Bodenmalereien, aufgemalte Fussabdrücke oder modular verwendbare Kisten.

Auch der Einsatz von soziokulturellen Animatorinnen und Animatoren vor Ort ist nützlich. Sie können der Bevölkerung Ideen zur Nutzung des Strassenraums vermitteln und diese bei der Umsetzung unterstützen. Denn es ist nicht immer offensichtlich, was im neu gewonnenen öffentlichen Raum alles möglich ist.

Haben Sie ein Beispiel dazu?

Ich finde das Projekt «*Dialog Mühlerhorn – Mitdenken, mitgestalten, mitmachen*» in Glarus Nord spannend. Dieses Projekt, an dem die Bevölkerung in einem dialogischen Prozess beteiligt ist, wurde konzipiert, um dem Dorf mehr Leben einzuhauchen. Die Gemeinde hat unter anderem ein temporäres Kunstobjekt kreiert, das zu einem lebensfrohen, bunten und beispielbaren Treffpunkt für alle Generationen geworden ist. Bei einem solchen Vorgehen ist die Bevölkerung am Umgestaltungsprozess beteiligt, was an sich schon eine spielerische Intervention darstellt.

Welche Herausforderungen bestehen für die Realisierung temporärer beispielbarer Räume?

Es gibt auch Vorbehalte gegenüber der Beteiligung der Bevölkerung. Diese wird aufgefordert, ihre Wünsche einzubringen, was grosse Erwartungen weckt, die nicht immer erfüllt werden können. Ich denke aber, dass die Bevölkerung meistens nichts Konkretes erwartet. Sie will einfach den öffentlichen Raum nutzen, dort verweilen, sich wohlfühlen, verschiedene Aktivitäten pflegen und auch spielen können. So trägt die temporäre Gestaltung dazu bei, den Raum neu wahrzunehmen. Das einzige Versprechen, das gegenüber der Bevölkerung gemacht wird, ist, dass eine Diskussion über die Entwicklung eines öffentlichen Raumes stattfinden wird und dass etwas ausprobiert werden soll.

Glarus Nord: Temporäres Kunstobjekt, das zusammen mit dem Kollektiv «Pialetto» im Rahmen des Projekts «*Dialog Mühlerhorn – Mitdenken, mitgestalten, mitmachen*» erschaffen wurde (Foto: © halmeskobel).



2.2 Wohlbefinden, Vielfalt und Klimaanpassung: Passt das zusammen?

Wie können wir die Strassen neu denken, damit sie den Herausforderungen durch den Klimawandel, dem Verlust der Biodiversität und der Steigerung der Lebensqualität im Siedlungsraum besser genügen? Können temporäre, mobile und langfristige Massnahmen eine Lösung bieten?

Nathalie Baumann, Stadtökologin (MSc), Dozentin und Beraterin, Forschungsgruppe Grünraumentwicklung, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW

Die zunehmende Siedlungsentwicklung nach innen, wie auch die zunehmende Bautätigkeit, belasten die Grünflächen und damit die Lebensbedingungen für Flora, Fauna und Menschen. Der sechste Bericht des Weltklimarates und die COVID-19-Pandemie zeigen jedoch deutlich: Grünflächen, die für die Erholung und das Erleben der Natur in der unmittelbaren Umgebung sind sowohl für unser Wohlbefinden als auch für die Artenvielfalt von zentraler Bedeutung.

Als Ergänzung zu Parks und Gärten spielen Gebäudebegrünungen (Fassaden und Dächer) sowie Strassenräume eine wichtige Rolle. Sie leisten einen Beitrag zum Ausgleich schwindender Grünflächen, bieten Lebensraum für Flora und Fauna, tragen zu einem besseren Mikroklima bei, beeinflussen unsere Lebensqualität und Gesundheit positiv und stärken gleichzeitig die Attraktivität des Stadtbildes.

Eine Oase der Biodiversität im Zentrum der Gemeinde Wädenswil

Studenten der ZHAW haben im Rahmen des Moduls «Biodiversität im Siedlungsraum» ein Konzept zum Thema «temporäre Nutzung und biodiverse Aufwertung eines Platzes im Zentrum einer Gemeinde» entwickelt. An einem verkehrsreichen Platz im Zentrum der Stadt Wädenswil ist eine Oase der Biodiversität entstanden. Bislang war der Platz nur eine unscheinbare Asphaltödnis an einer stark befahrenen Strasse. Mit der temporären Nutzung ist aus dem unansehnlichen und für die Natur wertlosen, da versiegelten Vorplatz der Stadtbibliothek eine kleine grüne Oase geworden mit fast 400 Wildstauden, darunter etwa Wiesensalbei, Klatschmohn, Malven, Flockenblumen, Nachtkerzen und Karden. Diese gelungene Aufwertung zeigt auf, dass schon mit wenig Aufwand und auf kleiner Fläche viel für die Biodiversität getan werden kann.

Initiativen für Grünflächen in der Schweiz

In der Schweiz hat die Siedlungsfläche in den letzten 35 Jahren um 25 % zugenommen – jede Sekunde geht fast 1m² Natur verloren. Der starke Verlust der Natur hat einen grossen Einfluss auf den Klimawandel, wie auch dem Verlust der Biodiversität: Dem gilt es entgegenzuwirken. In den letzten zwei Jahren kamen mehrere Stadtklima-Initiativen zu Stande, die Teil des Aktionsplanes 2020-2025 des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) zur Anpassung der Schweiz an den Klimawandel sind. Die Stadtklima-Initiativen haben zum Ziel, der zunehmenden Hitzebelastung entgegenzuwirken. Denn die Hitze beeinträchtigt die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Bevölkerung. Im Rahmen eines Pilotprogrammes des BAFU wird aufgezeigt, dass es Massnahmen für den Umgang mit Hitze-

Wädenswil: Visualisierung einer Umsetzungsvariante für die Aufwertung des Platzes (Zeichnung: © Kevin Hess, 2020).



wellen braucht. Zu den Massnahmen gehören Grünflächen, die eine kühlende Wirkung haben sowie Bäume, die Hitze und Trockenheit vertragen. Doch grün ist nicht gleich grün: die Qualität einer Begrünung, sprich Förderung der Biodiversität, muss geplant werden – wie am Projektbeispiel in Wädenswil.

Mehr als nur ökologische Vorteile

Neben den offensichtlichen ökologischen Vorteilen profitieren auch die Menschen von aufgewerteten Strassen und Plätzen. So bieten Pflanzen klimatische Vorteile durch die kühlende Wirkung von verdunstendem Wasser und durch das Spenden von Schatten (Kletterpflanzen und Bäume). Das satte Grün und die bunten Farben der Blüten bringen eine natürliche Ästhetik in den von Beton und Asphalt geprägten Siedlungsraum. Durch die Integration von Naturelementen können sich verschiedene Tierarten ansiedeln, sodass den Bienen und Schmetterlingen beim Bestäuben der Blüten zugesehen und dem Vogelgesang gelauscht werden kann. Damit wird gleichzeitig Stadtkindern ein Naturerlebnis in ihrer gewohnten Umgebung sowie für Gross und Klein eine Plattform zur Umweltbildung geschaffen.

Wird die benachbarte Bushaltestelle vor der Stadtbibliothek in Wädenswil in ein bis zwei Jahren umgebaut, kann die Platzrenaturierung dank den versetzbaren Pflanzenkisten angepasst oder die mobilen Gestaltungselemente können für eine temporäre Aufwertung an einem anderen Ort eingesetzt werden. Temporäre Interventionen laden die Passantinnen und Passanten vorübergehend zum Verweilen, Beobachten und Flanieren ein. Es sollte jedoch mittel- bis langfristig sichergestellt werden, dass «solche Oasen» als permanente Orte der Biodiversität und Kühlung eingerichtet werden. Letztlich ist dies nachhaltiger und kostengünstiger.

Es liegt in den Händen von Planerinnen und Planer, wie der öffentliche Strassenraum umgewandelt und in Zukunft genutzt wird. Das konnten die Studenten mit dem Projekt in Wädenswil exemplarisch aufzeigen. Dafür sind kreative und multifunktionale Lösungen nötig, um der Natur, der Biodiversität, dem Klima und den Menschen Raum, Wohlbefinden, Wertschöpfung und Verantwortung im urbanen Raum zu gewährleisten.

Wädenswil: Visualisierung der Aufwertung vor der Bibliothek (Foto: © Kevin Hess; Zeichnung: © Mathias Wenger).



2.3 Der Weg zur taktischen Begrünung

Um die Städte auf den Klimawandel vorzubereiten, bietet sich die Begrünung als vielversprechender Ansatz an, der zudem den Gehkomfort steigert. Der herrschende Handlungsnotstand legt eine taktische Landschaftsarchitektur nahe. Aber wie lässt sich die Dringlichkeit mit den Wachstum und Lebensdauer von Pflanzen vereinbaren?

Mathieu Pochon, selbständiger Umweltingenieur, Atelier salto

Grünflächen und Fussgängerzonen für ein und dasselbe Anliegen

Die Städte sind zunehmend mit Hitzewellen und Hitzeinseln, Dürreperioden und folgenschweren sintflutartigen Regenfällen sowie einem Verlust an Biodiversität konfrontiert. Die Förderung der Fussgängerfreundlichkeit ist das Fundament einer nachhaltigen Mobilität, wobei die Fussgängerinnen und Fussgänger – speziell die älteren Menschen und Kinder – besonders stark den jahreszeitlichen Schwankungen und den Folgen des Klimawandels (Hitze, Unwetter) ausgesetzt sind. Deshalb kommt der Ausgestaltung des öffentlichen Raums besondere Bedeutung zu. Dabei lauten die Schlagwörter «Entsiegelung des Bodens» und «Renaturierung der städtischen Räume». Bei der Bekämpfung von Hitzeinseln, der Regulierung des Wasserkreislaufs, der Förderung der Artenvielfalt und der Verbesserung der Luftqualität nimmt die Vegetation eine Schlüsselstellung ein. Sie bereichert zudem die Landschaft und fördert die (körperliche und psychische) Gesundheit der Stadtbevölkerung. Die ökosystemischen Dienste der «städtischen Natur» sind zahlreich und weisen ein grosses unausgeschöpftes Potenzial aus. Zwei Beispiele aus Sitten und Genf zeigen, wie eine temporäre Begrünung aussehen kann.

Im Spannungsfeld zwischen Dringlichkeit und Langfristigkeit

Die Dringlichkeit von Begrünungen, insbesondere das Pflanzen von Bäumen, ist umso grösser als sie ihre volle Wirkung nur langsam entfalten können. Doch sollte wegen der Dringlichkeit nicht nur auf kurzfristige Lösungen gesetzt werden. Vielmehr sollte eine «taktische Begrünung» entwickelt werden, die zwar schnelle Lösungen bringt, die aber auch langfristig, den Bedürfnissen der Pflanzen und des Bodens entsprechen.

In diesem Sinn hat die Stadt Sitten seit 2020 auf der Place de la Planta in Erwartung eines umfassenden Neugestaltungsprojekts evolutive provisorische Gestaltungen entwickelt. Im ersten Jahr wurde diese 5000 m² grosse mineralische Fläche mit Frischeinseln aufgebrochen (Projekt «Le Damier»): Topfbäume, dazu Wasserstellen, heller Hornsteinbelag und Sitzmobiliar. Temperaturmessungen haben ergeben, dass diese Gestaltungselemente wirksam waren. Nach dieser ersten positiven Erfahrung hat die Stadt einen vergänglichen Park gestaltet (Projekt «Atoll»): eine Gruppe von Baum- und Raseninseln mit einem kleinen Sandstrand und einem Piratenschiff für die Kinder. Für den Benutzerkomfort wurden auf dem ganzen Areal Bänke und Sitzgelegenheiten aus Holz sowie Wasserdüsen eingerichtet.

Sitten, Place de la Planta:
Temporäre Platzgestaltung
2021 (Foto: © Lindaphoto).



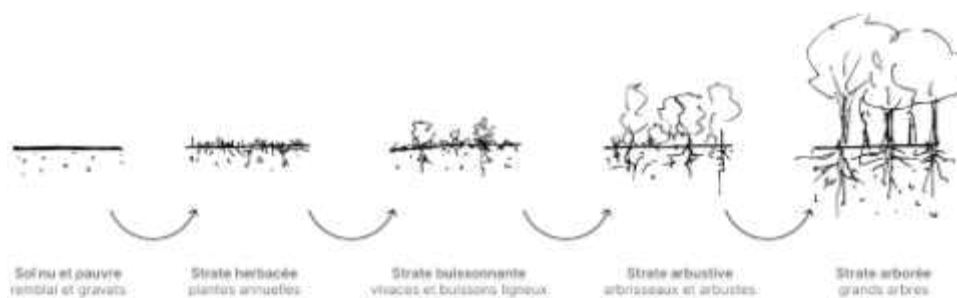
Vor lauter Bäumen die Lebensräume nicht sehen

Dank ihrem Nutzen für das Ökosystem und ihrer Publikumswirksamkeit stehen die Bäume bei der Neubegrünung in den Städten im Vordergrund. Dabei sollten aber all die anderen Pflanzen (Gräser und Sträucher) oder Kleinstlebensräume nicht vergessen werden, die auch einen Beitrag zur Artenvielfalt leisten. Die Resilienz der städtischen Ökosysteme ergibt sich aus der Vielzahl sich überschneidender und miteinander verbundener Lebensräume.

So ziehen Feuchträume etwa andere Tier- und Pflanzenarten an, dienen der Regulation der Niederschläge und mindern das Überschwemmungsrisiko bei starkem Regen. Zudem vermitteln Stillgewässer den Passantinnen und Passanten ein willkommenes Frischegefühl und bereichern das städtische Landschaftsbild. In Genf hat die Hochschule für Landschaft, Engineering und Architektur HEPIA im Frühling 2022 auf einem Parkplatz für 2,5 Jahre einen temporären Weiher realisiert. Mit einem kleinen Budget und der Mitarbeit der Studierenden wurde auf einer Bodenplatte über Kellerräumen eine 130 m² grosse, 80 cm tiefe Feuchtzone geschaffen. Das Regenwasser des Hochschuldachs wird hier gesammelt, so dass die Kanalisation entlastet wird und Überschwemmungen vermieden werden können.

Die Natur ist provisorisch

Die städtischen (Wieder-)Begrünungsprojekte müssen mit schlechten, verdichteten und vielerorts belasteten Böden auskommen. Weil Humus nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, profitieren Projekte des taktischen Urbanismus, wenn sie sich von der ökologischen Sukzession der natürlichen Lebensräume inspirieren lassen und in einer evolutiven Sicht Mischungen von Pionierpflanzen als Vorläufer für andere Vegetationsformen verwenden. Die natürlichen Pflanzenfolgen verändern den Lebensraum allmählich, damit später auch anspruchsvollere Pflanzen gedeihen können (vgl. Schema unten). Das Zusammenspiel zwischen wechselseitiger Entwicklung natürlicher Pflanzenmischungen und dem revitalisierungsbedürftigen Boden kann sich für Projekte bewähren, die für das Ökosystem hochwertig, aber kostengünstig sein sollen.



Typische Entwicklung der natürlichen Sukzessionsabfolge (Schema: © Mathieu Pochon).

Genf: Temporärer Weiher auf dem Areal der Fachhochschule HEPIA (Foto: © HEPIA).



2.4 Potenzial von Restflächen für temporäre Gestaltungen in Florenz

Lange galten Restflächen als unnütze, funktionslose Bereiche. Dank temporärer Umgestaltungen können solche Räume für die Bevölkerung zu Treffpunkten werden.

Dr. Luigi Vessella, Architekt, Departement für Architektur Universität Florenz

Dr. Mirko Romagnoli, Architekt Departement für Architektur Universität Florenz

«CERCA TROVA»¹ heisst das Motto der Forschungsarbeit «Pocket Parks für alle – die Aufwertung ungenutzter Restflächen als Chance für die inklusive Stadt» des Florence Accessibility Lab (FAL) der Universität Florenz. Sie verfolgt zwei Ziele:

- Erhebung und Beschreibung ungenutzter und vernachlässigter Räume und städtischer Gebiete in der historischen Innenstadt von Florenz.
- Interpretation und Vergleich dieser Restflächen, um sie mit Mikro-Gestaltungen im Sinne der Stadterneuerung aufzuwerten.

Die Studie stellt den Behörden eine Methode zur Identifizierung potenzieller Interventionsräume zur Verfügung. Zudem bezeichnet sie Restflächen im historischen Zentrum, für welche Pilotprojekte temporärer Umgestaltungen initialisiert werden können. Die Aufwertung von Restflächen im historischen Zentrum von Florenz ist besonders nützlich angesichts der von der UNESCO aufgezeigten Kritikpunkte und Risiken, darunter insbesondere die Auswirkungen des Massentourismus, des erheblichen Rückgangs der Bevölkerungszahlen sowie der unbefriedigenden Qualität der städtischen Mobilität und der Luftverschmutzung.

Methode zur Erfassung von Restflächen

Die entwickelte Methode basiert auf einer Kombination von zwei Analysetechniken des städtischen Raums. Einerseits die «strollogy»², einer Technik der dynamischen Raumerkundung, die eine informelle, spontane und kreative Interpretation des städtischen Raums sowie die Erhebung von Restflächen ermöglicht. Andererseits die «Phänomen-Ursachen-Methode», eine Analysetechnik, die mit vier progressiven Erhebungsniveaus arbeitet und die objektiven Eigenschaften, aber auch die Empfindungen und Stimmungen eines Raums identifiziert.

Das Pilotprojekt

Die Methode wurde entlang einer der wichtigsten, rund 2 km langen Fussverkehrsachse im historischen Zentrum von Florenz angewendet. Die Erkundungsaktivität erfolgte nicht linear, wie es die Achse suggerieren würde, sondern wellenförmig, auf der Suche nach signifikanten, oft verborgenen Räumen in der Nähe der Hauptachse. Die explorativen Spaziergänge, mit denen analytische, aber auch emotionale Komponenten erkundet werden, hat zu erwarteten und unerwarteten Ergebnissen geführt. Es hat sich gezeigt, dass wiederkehrende Eigenschaften von Restflächen standort-unabhängig vorkommen. Beispielsweise wurde festgestellt, dass die Qualität der städtischen Infrastrukturen sowohl direkt an der Fussgängerachse als auch in verborgenen, wenig sichtbaren

Florenz, Piazzetta dei Tre Re: Umgeben von überfüllten Fussverkehrsverbindungen ist dieser halbverlassene Platz im Herzen der Altstadt von Florenz von aussen kaum sichtbar und weist keine attraktiven Merkmale auf (Foto: © Luigi Vessella).



Bereichen häufig unzureichend ist. Solche Räume ohne ausgeprägten Charakter, ohne Bestimmung werden von der Bevölkerung als identitätslos wahrgenommen, was dazu führt, dass sie zu anonymen (Transit-)Räumen oder bisweilen auch zu Parkplätzen verkommen.

Hauptursachen für das Auftreten von Restflächen sind das Fehlen attraktiver, interessanter Elemente mit Katalysatorwirkung. Gewisse Restflächen zeichnen sich zwar durch intensive soziale Interaktionen aus, sind aber übernutzt. Diese Zonen weisen oft keine ortsspezifischen Gestaltungselemente auf, wodurch sich bei der Bevölkerung ein Unwohlsein und eine emotionale Entfremdung einstellt.

Konkrete Folgen der Forschungsarbeit

Für die Behörden besteht die Schwierigkeit darin, im sensiblen Umfeld des historischen Zentrums von Florenz überhaupt agieren zu können. Dies legt einen Ansatz nahe, der auf zeitlich befristeten Eingriffen, Flexibilität und Multifunktionalität beruht, um den Zustand des Ortes nicht durch definitive Lösungen zu gefährden. Temporäre Massnahmen ermöglichen es, die Wirkung und die Kompatibilität von Umgestaltungen besser zu kontrollieren. Dank «*smarter*», massgeschneiderter städtebaulicher Eingriffe kann mit der Organisation des Raumes experimentiert werden, wodurch verwahrlosten und unternutzten Umfeldern wieder ästhetische, funktionale und soziale Würde verliehen werden kann. Mit der Wirkungskontrolle von temporären Gestaltungen lassen sich Informationen für die Entwicklung von langfristig nutzbaren, definitiven Gestaltungskonzepten sammeln. Ein Beispiel für diesen Ansatz ist das Projekt der temporären Gestaltung der Piazzetta dei Tre Re, einer durch die Forschungsarbeit identifizierten Restfläche. Dieser kleine menschenleere und verwahrloste Platz wurde 2016 erstmals zu einer städtischen Oase umgestaltet. In Zusammenarbeit mit mehreren lokalen Gärtnereien wird die Piazzetta jeden Frühling mit einer temporären Bar, Bepflanzungen, gesponserten Kletterwänden und mit massgeschneidertem, demontierbarem und wiederverwendbarem Mobiliar ausgestaltet. Am meisten schätzen Benutzerinnen und Benutzer die Begrünung des Platzes und das Angebot an Schattensitzplätzen.

¹ «CERCA TROVA» (wörtlich: «Wer sucht, der findet») ist eine kleine Inschrift auf der Fresko «*Die Schlacht von Marciano im Val di Chiana*» von Giorgio Vasari, die sich im *Salone dei Cinquecento* in Florenz befindet. Sie fordert dazu auf, das Wandgemälde «*Die Schlacht von Anghiari*» von Leonardo da Vinci zu suchen, das laut historischen Quellen in einer Mauer des *Salone* versteckt sein könnte.

² Wissenschaft des Flanierens. Im deutschsprachigen Raum bestehen ähnliche Konzepte, wie etwa die von Lucius Burckhardt entwickelte Promenadologie (auch Spaziergangswissenschaft genannt).

Florenz, Piazzetta dei Tre Re: Temporäre Gestaltung des Platzes im Sommer mit Begrünung und demontierbarem, wiederverwendbarem Mobiliar (Foto: © Fussverkehr Schweiz).





3 | Verfahren und Zuständigkeiten

3.1 «Sommerinseln» – Raum für Dialoge

3.2 Temporäre Gestaltungen: neue öffentlich-private Partnerschaften

3.3 Möglichkeitsraum Strasse



3.1 «Sommerinseln» – Raum für Dialoge

Mit den «Sommerinseln» hat die Stadt Biel das Potenzial für Nutzung und Aneignung des öffentlichen Raums am Unteren Quai zweimal geprüft, um ihr geplantes Neugestaltungsprojekt optimal auszurichten. Die temporären Einrichtungen wurden in einer langfristigen Perspektive als Beitrag zu einem umfassenden Aufwertungsprojekt sorgfältig geplant.

Joachim Schlub, Geograf, Stadtplanung Stadt Biel

Der Schüss-Kanal im Herzen Biels stellt mit seinen Ufermauern, seinen Quais, seinen Baumalleen und regelmässigen Brückenquerungen, die eine Aussicht auf die Landschaft gewährleisten, eine markante städtische Achse dar. Der Untere Quai, der die Innenstadt mit dem See verbindet, wird von den Bieler Bevölkerung sehr geschätzt, obschon er zurzeit verwahrlost wirkt und eher als funktionale, weitgehend dem Autoverkehr überlassene Verbindungsachse dient, denn als Ort für Flanieren und Erholung.

Temporäre Gestaltung als Teil des stadtplanerischen Instrumentariums

Der Untere Quai soll als bedeutender städtischer Raum aufgewertet werden. Um den Erwartungen und Bedürfnissen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen optimal zu entsprechen, wurden diese an den Projektarbeiten beteiligt. Temporäre Umgestaltungen vor Ort dienten als Bindeglied zwischen den Beteiligungs- und Planungsprozessen. Als Austauschplattform hatten sie folgende Ziele:

- Nutzungen testen, die mehr auf Erholung, Flanieren und Begegnung ausgerichtet sind;
- Erwartungen der Nutzenden an die Projektausrichtung abholen;
- aktiv über die Planungsabsichten informieren;
- Identifikation und Bewusstsein für das Potenzial des Raums fördern, indem die Gewohnheiten der Bevölkerung vorübergehend verändert werden;
- öffentliche Diskussion anregen, indem nicht nur vor Ort, sondern auch in den Medien Präsenz markiert wird.

Vorgehen

Die ersten temporären Umgestaltungen am Unteren Quai wurden von Juli bis September 2019 als so genannte «Sommerinseln» eingerichtet (das Projekt erhielt im Rahmen des Flâneur d'Or 2020 eine Auszeichnung). Eine Brücke wurde für den motorisierten Verkehr gesperrt und neun Parkplätze wurden provisorisch umgenutzt. Die vom Verkehr befreiten Flächen konnten farbiges Mobiliar aufnehmen und zum Verweilen einladen. Die Bevölkerung, die ihre Ideen und Wünsche in einer Online-Umfrage oder über einen Briefkasten vor Ort einbringen konnte, nutzte die temporär gestalteten Räume rege und nahm sie insgesamt positiv auf.

Biel, Unterer Quai:
Partizipative Workshop-
Spaziergänge für ältere
Personen fanden im
Herbst 2022 statt
(Foto: © Stadtplanung Biel).



Von Fachleuten vor Ort durchgeführte Beobachtungen und die Rückmeldungen der Bevölkerung bestätigten den Bedarf für eine Neugestaltung und ermöglichten das Austarieren der Zielsetzungen und die Schärfung und Ergänzung des Programms für die Durchführung eines Projektwettbewerbes. Dank der temporären Umgestaltung entstand eine breit abgestützte und solide Planungsgrundlage.

Das Konzept für die Neugestaltung des Unteren Quais, das im Rahmen von parallelen Studienaufträgen entwickelt wurde, entsprang nicht nur aus der Feder von Fachleuten aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Mobilität und Städtebau, sondern wurde auch von einer Vertretung aus der Bevölkerung mitbegleitet. Die Planungsphase ging Ende 2021 mit einem vielversprechenden, ambitionierten Ergebnis zu Ende, das den wichtigsten Anliegen und Wünschen Rechnung trug.

Im Sommer 2022 wurde für drei Monate erneut eine «Sommerinsel» eingerichtet und parallel die Elemente des Vorprojekts zur Umgestaltung zur Diskussion gestellt. Mit Hilfe von Fragebögen, die auf spielerische Weise entlang der Einrichtungen ausgelegt waren und von moderierten Workshop-Spaziergängen hatten Interessierte die Gelegenheit, sich mit dem Projekt vertraut zu machen und ihre spezifischen Erwartungen mitzuteilen. Einmal mehr waren die Rückmeldungen positiv und halfen kontroverse Themen herauszuarbeiten.

Rück- und Ausblick

Die «Sommerinseln» unterstützten den konstruktiven Austausch zwischen Behörden und den Nutzerinnen und Nutzern des betroffenen Raums. Die Anliegen beider Seiten wurden greifbarer und es entstand eine Schnittstelle für eine aktive und verständliche Kommunikation. Die Erfahrung zeigt, dass es wichtig ist, Partizipation und Planung als integralen Prozess zusammenzufassen, damit der Informationsfluss zwischen Planenden und Teilnehmenden gewährleistet und die Anregungen für das Projekt nutzbar gemacht werden können. Zudem ist es zentral, dass die Partizipation optimal betreut wird. Dazu sollten externe Fachleute beigezogen werden, die die Erhebung und Dokumentation der Rückmeldungen aus der Bevölkerung neutral abwickeln.

Die Bilanz der Stadtbehörden ist bislang positiv. Die temporären Umgestaltungen wurden von der Bevölkerung geschätzt und machten die Vorgaben für ein zukünftiges Projekt fassbarer. Dank der Alltagsexpertise konnten die Benutzerinnen und Benutzer auf verschiedene relevante Aspekte aufmerksam machen. Dies ist umso befriedigender als die Umsetzung von temporären Umgestaltungen erhebliche personelle Mittel und eine strikte Kostenplanung erfordert. Dieser Umstand sollte bereits bei den Vorarbeiten berücksichtigt werden. Zudem erfordern die vielen Koordinationsebenen zwischen den unterschiedlichen Anspruchsgruppen (Kanton, Stadt, externe Partner, Anwohnerschaft usw.) bei der Umsetzung der temporären Gestaltungen eine äusserst präzise und flexible Kommunikation.

Angesichts des grossen Erfolgs der Sommerinseln am Unteren Quai und ihrer positiven Wirkung auf das Neugestaltungsprojekt wird der integrale und integrative Planungsprozess fortgeführt. Benutzerinnen und Benutzer sowie Anwohnerinnen und Anwohner sind eingeladen, sich weiterhin zu informieren und einzubringen. Im Sommer 2023 soll ein anschaulicher Vorgeschmack auf die kommende Neugestaltung gegeben werden.

Biel, Unterer Quai:
Fragebogen bei den
temporären Einrichtungen,
Sommer 2022
(Foto: © Stadtplanung Biel).



3.2 Temporäre Gestaltungen: neue öffentlich-private Partnerschaften

Temporäre Gestaltungen florieren und verwandeln Strassen in lebendige Quartierräume. Wer realisiert sie? Wer unterhält sie? Sind es Private, die das Projekt angeregt haben? Vereine oder Kollektive, die sich für ein Wochenende mobilisieren? Sind es externe Auftragnehmer oder kommunale Ämter? Wie überdauern temporäre Gestaltungen die Zeit, werden sie doch oft flexibel bereitgestellt und ohne langfristiges Unterhaltsbudget konzipiert?

Julie Imholz, Architektin und Raumplanerin EPFL/FSU, Landschaftsarchitektin BSLA

Wo auf Trottoirs Blüten blühen ...

Bereits mehrere Städte haben Verfahren für die Bewilligung von Begrünungen etabliert, die eine flexiblere Aneignung des öffentlichen Strassenraums erlauben sollen. Damit können Anwohnerinnen und Anwohner, Geschäfte, Vereine, Kindertagesstätten usw. den öffentlichen Strassenraum, hauptsächlich Trottoirs, unter Einhaltung einiger technischer und reglementarischer Vorgaben kostenlos mit Begrünungen bespielen. Trotz pädagogischer und materieller Hilfestellungen durch die kommunalen Ämter für den Unterhalt dieser «Pocket Park» und der durch die Interventionen initiierten nachbarschaftlichen Beziehungen legen die Gärtnerinnen und Gärtner nicht immer den nötigen Eifer an den Tag, um die Beete und damit auch den Strassenraum vor Verwahrlosung zu bewahren. Um diesem mangelnden Durchhaltevermögen vorzubeugen, müssen die zuständigen Ämter dafür sorgen, dass sich die Privaten regelmässig um «ihren» Garten kümmern.

... und auf Parkplätzen Gartenwirtschaften blühen

Während des Lockdowns wurden vielerorts zusätzliche Café- und Restaurant-Aussenbereiche bewilligt und über die Trottoirs hinaus erweitert. Heute ist für diese teils zusammengebastelten Terrassenbereiche eine Bewilligung nötig, damit sie sich in das Strassenbild einfügen. Damit lassen sich öffentliche Parkplätze für einen kommerziellen Zweck privatisieren. Das aufwändige Verfahren und die Mietkosten bewegen viele Gastrobetriebe dazu, die Aussenbereiche wieder zurückzubauen, obschon sie eigentlich zur Belebung des Strassenraums beitragen. Könnte ihr Verschwinden auch den Weg für die öffentliche Aneignung der Parkplätze ebnen, indem die einschlägigen Bewilligungsverfahren auf nicht-kommerzielle Zwecke ausgedehnt werden?

Wenn der Strassenraum allen gehört

Mancherorts beinhalten öffentliche Projektwettbewerbe Budgets für die Durchführung partizipativer Prozesse, wie z.B. die Realisierung von temporären Gestaltungen. So werden mehr und mehr Quartierstrassen «neu erfunden» und «erblühen im neuen Gewand». Auch wenn die Umsetzung solcher Ideen zu begrüßen ist, braucht es klare Rahmenbedingungen für den Einsatz der kommunalen Dienste und für das Engagement von Freiwilligen. Bisweilen berücksichtigen aber auch solide Projektbudgets die aufwändige Betreuung und Koordination der Freiwilligen ungenügend. Und nach der Umsetzung der provisorischen Gestaltung stellt sich die Frage nach der Dauerhaftigkeit:

Lausanne: Pocket-Park
(Foto: © Service des parcs et domaines, Ville de Lausanne).



Soll die verblichene Bodenbemalung erneuert oder eine definitive Lösung angestrebt werden? Und passt eine solche Lösung auch denjenigen Bevölkerungsgruppen, die nicht an der Partizipation teilgenommen haben?

Wenn der Strassenraum einen Vorgeschmack gibt

Als Vorlauf für die Umsetzung definitiver Projekte finden temporäre Umgestaltungen immer grösseren Anklang, um Möglichkeiten der Bodenentsiegelung, der Begrünung, der Beschattung, der Sitzgelegenheiten und der Aneignung von Nutzungen zu testen. Sie helfen der Anwohnerschaft, den Blick auf die vorhandene Situation allmählich zu verändern und geben einen Vorgeschmack auf eine definitive Lösung. Damit öffnet sich eine breite Palette an Möglichkeiten, den öffentlichen Strassenraum während eines Sommers als Lounge, Pocket-Park oder Garten zu erleben. Die Anwohnenden lernen die Vorzüge von weniger Autoverkehr kennen, wobei jederzeit der Rückwärtsgang eingelegt werden kann. Oft hat die Bevölkerung Gelegenheit, sich partizipativ an der Ausarbeitung solcher provisorischer Gestaltungsaktionen zu beteiligen. Ihr Fachwissen und ihr Engagement soll auch während der Testphase weiter einfließen. Diese Tests sollen sicherstellen, dass während der längerdauernden Ausarbeitungsphase des definitiven Projekts, während der Variantenstudien durchgeführt, Projektbudgets verabschiedet und die Bauarbeiten geplant werden, die Bedürfnisse der Projektbetroffenen angemessen berücksichtigt werden. Provisorische Gestaltungen im Rahmen solcher Tests sind kein Ersatz für sorgfältig geplante, definitive Umgestaltungsprojekte, können jedoch während einer begrenzten Dauer bereits zu mehr Lebensqualität beitragen.

Wenn die Strasse gemeinsam gestaltet wird – warum nicht auch spontan?

Wegen der geringen Materialbeständigkeit, der begrenzten Bewilligungsdauer und dem Wandel der Nutzungsarten bestehen provisorische Umgestaltungen, die der Anwohnerschaft die Möglichkeit zur Aneignung des öffentlichen Raums bieten, nur auf Zeit. Die Prozesse für das Austesten provisorischer Gestaltungen können jedoch unterschiedliche Formen annehmen. Wie lässt sich die zielführendste Form wählen? Muss überhaupt gewählt werden? Ein öffentlicher Strassenraum kann prinzipiell mit zusätzlichen Gartenwirtschaften, Pocket-Parks und vielen weiteren Massnahmen belebt werden. Um einen kohärenten Massnahmenmix zu gewährleisten, sollte eine ämterübergreifende Koordination stattfinden, denn provisorische Umgestaltungen sind ohne Unterstützung von mindestens einer Amtsstelle nicht möglich. Provisorische Umgestaltungen betreffen verschiedenste Themen und Kompetenzen, wie Verkehrs- und Freiraumplanung, Quartierentwicklung oder soziokulturelle Animation, die in der öffentlichen Verwaltung in mehreren Amtsstellen bearbeitet werden. Es gilt deshalb Strukturen zu entwickeln, in denen es im Dienste der Anwohnerschaft möglich ist, lösungsorientiert zusammenzuarbeiten.

Mit temporären Gestaltungen wird angestrebt, dass sich die Zivilgesellschaft den öffentlichen Strassenraum unter Aufsicht der Behörden aneignet. Es stellt sich die Frage, ob die damit verbundenen Prozesse und Verfahren, inzwischen nicht zu bevormundend geworden sind. Ohne dazugehörige Bewilligung lässt sich der öffentliche Strassenraum heute kaum mehr spontan für beschränkte Zeit aneignen. Spontane Aktionen des zivilen Ungehorsames für lebendigere Strassen, wie dies die «Green Guerilleros» in den 1960er Jahren getan haben, werden nicht mehr geduldet.

Lausanne, Place-du-Nord-Quartier: Mit Hilfe eines partizipativen Budgets organisierte der Verein Lombrics zusammen mit dem Kollektiv Affluent im Rahmen des Projekts «Les îlots du Nord» 2022 an zwei Wochenenden einen Malworkshop sowie einen Workshop «îlots végétalisés» (Foto: © Charlotte Thietart).



3.3 Möglichkeitsraum Strasse

Wie können Strassenräume im Dialog mit der Bevölkerung gestaltet und weiterentwickelt werden? Was für ein Potenzial liegt in provisorischen Massnahmen im öffentlichen Raum als Instrument der Beteiligung und lernenden Planung? Erkenntnisse aus dem Projekt «Hardturmstrasse – Testnutzung Trottoir Süd».

Denkstatt sàrl

Die Hardturmstrasse in Zürich steht exemplarisch für den Wandel, dem viele städtische Strassen unterliegen: Sie müssen nicht mehr «bloss» monofunktional die Bewältigung des motorisierten Verkehrs gewährleisten, sondern auch ihrer Bedeutung als Räume des städtischen Lebens gerecht werden. Damit diese Um- beziehungsweise Re-Codierung von Strassenräumen zu urbanen Freiräumen gelingt, ist ein Einbezug von lokalen Akteurinnen und Akteure zentral.

Testnutzung als Tool der lernenden Planung

Die Hardturmstrasse diente bis 2011 als Autobahzubringerin und wurde danach in eine Quartierstrasse umgewidmet. Seit Herbst 2020 ist sie eine Tempo-30-Zone. Ihr verkehrsorientiertes Erscheinungsbild und die Linearität blieben bestehen, was viele Autofahrende weiterhin zum Durchfahren verleitet. Eine Gesamtstrassensanierung mit neu aufgeteiltem und gestaltetem Strassenraum ist in Planung, kann jedoch frühestens 2027 umgesetzt werden. Deshalb beschloss die Stadt Zürich, erste temporäre Sofortmassnahmen zu realisieren. Auf Wunsch des Quartiers wurden nicht nur auf der Fahrbahn, sondern auch auf dem rund 6,5m breiten südlichen Trottoir Massnahmen umgesetzt. Seit Juli 2022 laden drei Pionierorte entlang des Trottoirs mit Pflanztrögen, Sitzgelegenheiten, Picknick-Tischen und Spielangeboten (Boccia, Pingpong) zum Verweilen ein. Bei der Wahl des Materials wurde stark auf Wiederverwendung bzw. Weiterverwendbarkeit geachtet.

Das Ziel der auf fünf bis sieben Jahre ausgelegten Gestaltung ist es, die Aufenthaltsqualität des 900m langen Strassen- und Trottoirabschnitts zu verbessern und die Einhaltung des Tempolimits durch das neue Erscheinungsbild zu unterstützen. Im Sinne einer «lernenden Planung» sollen zudem Erkenntnisse aus der Übergangsgestaltung in das Gesamtanierungsprojekt einfließen. Die Pionierorte funktionieren dabei als Modelle im Massstab 1:1.

Gestaltung als co-kreativer Prozess

Die Massnahmen für das Trottoir wurden innerhalb eines halben Jahres im Dialog mit Anwohnenden, Eigentümer- und Gewerbevertretungen erarbeitet und umgesetzt. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich beauftragte Denkstatt sàrl mit der Projektierung und Realisierung. Als Grundprinzipien wurden die grösstmögliche Wirksamkeit und Bedürfnisorientierung bei gleichzeitiger ökologischer Nachhaltigkeit, die ökonomische Ressourceneffizienz und Umsetzbarkeit innerhalb des engen Zeitplans angestrebt. Zusammen mit dem Büro für Sozialraum & Stadtleben des Sozialdepartamentes der Stadt Zürich wurden zunächst mittels einer Begehung, Gesprächen mit Quartierakteur/innen und eines Workshops die quartierspezifischen Ansprüche an den Aussenraum erfasst. Am Workshop wurde ein Grundkonzept mit Basiselementen vorgestellt, das zusammen mit den Teilnehmenden geschärft und ergänzt wurde.

Zürich, Hardturmstrasse:
Sitzgelegenheiten aus recycelten Betonblöcken, Pflanztröge sowie eine Informationstafel mit Hinweis auf die Online-Umfrage an der Ecke Förrlibuck-/Hardturmstrasse (Foto: © Denkstatt sàrl).



Anschliessend bestand die Aufgabe darin, die Analyse, die formellen Anforderungen an den öffentlichen Strassenraum und die Bedürfnisse aus dem Quartier sinnvoll miteinander zu verknüpfen und in ein robustes Gestaltungsvokabular zu «übersetzen». Der Entwurf wurde den Workshop-Teilnehmenden an einer Online-Information präsentiert. Im Juli 2022 konnten die ersten Projektumsetzungen dem Quartier übergeben werden. Inzwischen wurde ein Verein gegründet, der Aktivitäten rund um das Trottoir Süd koordiniert und Anliegen aus der Nachbarschaft bündelt. Die Entstehung solcher «Kümmererstrukturen» sind wertvoll, da sie die Aneignung und Nutzung der neuen Aufenthaltsmöglichkeiten fördern. Zudem erleichtern sie den Austausch zwischen Quartier und Ämtern.

Das Provisorische als Potenzial

Partizipativ entwickelte, temporäre Massnahmen sind ein Mittel, um innerhalb kurzer Zeit eine räumliche Veränderung und Sichtbarkeit zu erzeugen. Es gilt aber zweierlei zu bedenken: Zum einen müssen solche Realisierungen gewissen Vorgaben entsprechen und gegebenenfalls Bewilligungsprozesse durchlaufen. Zum anderen findet das Prototyping nicht nur auf der Ebene der Massnahmen, sondern auch der der Verwaltungsabläufe statt. Hier können ebenfalls unvorhergesehene und zeitverzögernde Hürden auftauchen.


Das Testen mit provisorischen Mitteln beinhaltet ein grosses Aneignungs- und Partizipationspotenzial, vor allem in Bezug auf flexible Anpassungen oder Weiterentwicklungen. Die konkrete Benutzung vor Ort legt die Bedürfnisse, die Nutzungsmöglichkeiten und den Wert von solchen Räumen offen. Sich dieses Potenzial zu Nutze zu machen, bedeutet jedoch, dass dem «Gebrauchswert» mit Offenheit begegnet wird. Sprich, es muss genau hingeschaut und zugehört werden, ob und wie der betreffende öffentliche Raum im Alltag tatsächlich genutzt wird. Partizipation endet in lernenden Planungsprozessen folglich nicht mit der Umsetzung von Massnahmen. Vielmehr muss ein Dialog aufrechterhalten werden, um einen Wissenstransfer und eine Rückkopplung zwischen Alltags-, Verwaltungs- und Planungsebene sicherzustellen. An der Hardturmstrasse führte die Stadt deshalb eine Wirkungsanalyse mit Umfragen, Beobachtungen und Interviews durch. Die Ergebnisse führten zu verschiedenen Anpassungen und Optimierungen und werden auch in das Sanierungsprojekt einfließen.

Die Sofortmassnahmen an der Hardturmstrasse sind ein Beispiel für die Umdeutung eines Strassenraums; weg von einer stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Monofunktionalität hin zu einem (Frei-)Raum, der eine Vielfalt von Nutzungen und Qualitäten wie Aufenthalt, Spiel und Begegnung zulässt.

Zürich, Hardturmstrasse:
Anwohnerinnen und Anwohner eignen sich eine der von ihnen gewünschten «Draisinenbühnen» an. Die Draisine ist eine Leihgabe der SBB (Foto: © Denkstatt särl).





An aerial photograph of a park area. In the center, there is a large, red, geometric climbing structure on a sandy area. To the right, there is a paved walkway with several trash bins and a bench. In the background, a large body of water is visible. The foreground shows a wooden walkway and a landscaped area with young plants.

4 | Testen, anschliessend dauerhaft gestalten

4.1 Dynamiken sozialräumlicher Verbesserungen

4.2 Wenn temporäre Gestaltungen definitiv werden

4.1 Dynamiken sozialräumlicher Verbesserungen

Temporäre Gestaltungen haben eine Dynamik der ständigen Verbesserung. Wie solche Gestaltungen einzuordnen sind und wozu Evaluationen dienen, zeigen erste Erkenntnisse einer sozialräumlichen Begleitstudie, die zwei temporär umgestaltete Begegnungszonen untersuchte.

William Fuhrer, Prof. für Urbane Entwicklung und Architektur, Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur, Berner Fachhochschule

Vielschichtigkeit von Stadträumen

Kein Stadtraum, keine Nachbarschaft und keine Begegnungszone ist wie die andere. Auch vermeintlich gleiche oder ähnliche Räume weisen bei genauer Betrachtung relevante Unterschiede auf. Verantwortlich dafür ist die Konstellation einer Vielzahl von Themen, wie die Stadtmorphologie, die Nutzungs- oder Angebotsdichte, die demografische Zusammenstellung der Bevölkerung und ihr Interaktions- und Organisationsgrad. Aber auch die Freiraumtypologie, die unterschiedlichen Ausprägungen von Verkehr sowie die Art und Intensität der Begrünung sind relevante Aspekte. All diese Themen, aber insbesondere ihre wechselseitigen Auswirkungen bringen die unterschiedlichsten Dynamiken und Facetten von Stadträumen zum Vorschein und machen deren Komplexität sichtbar.

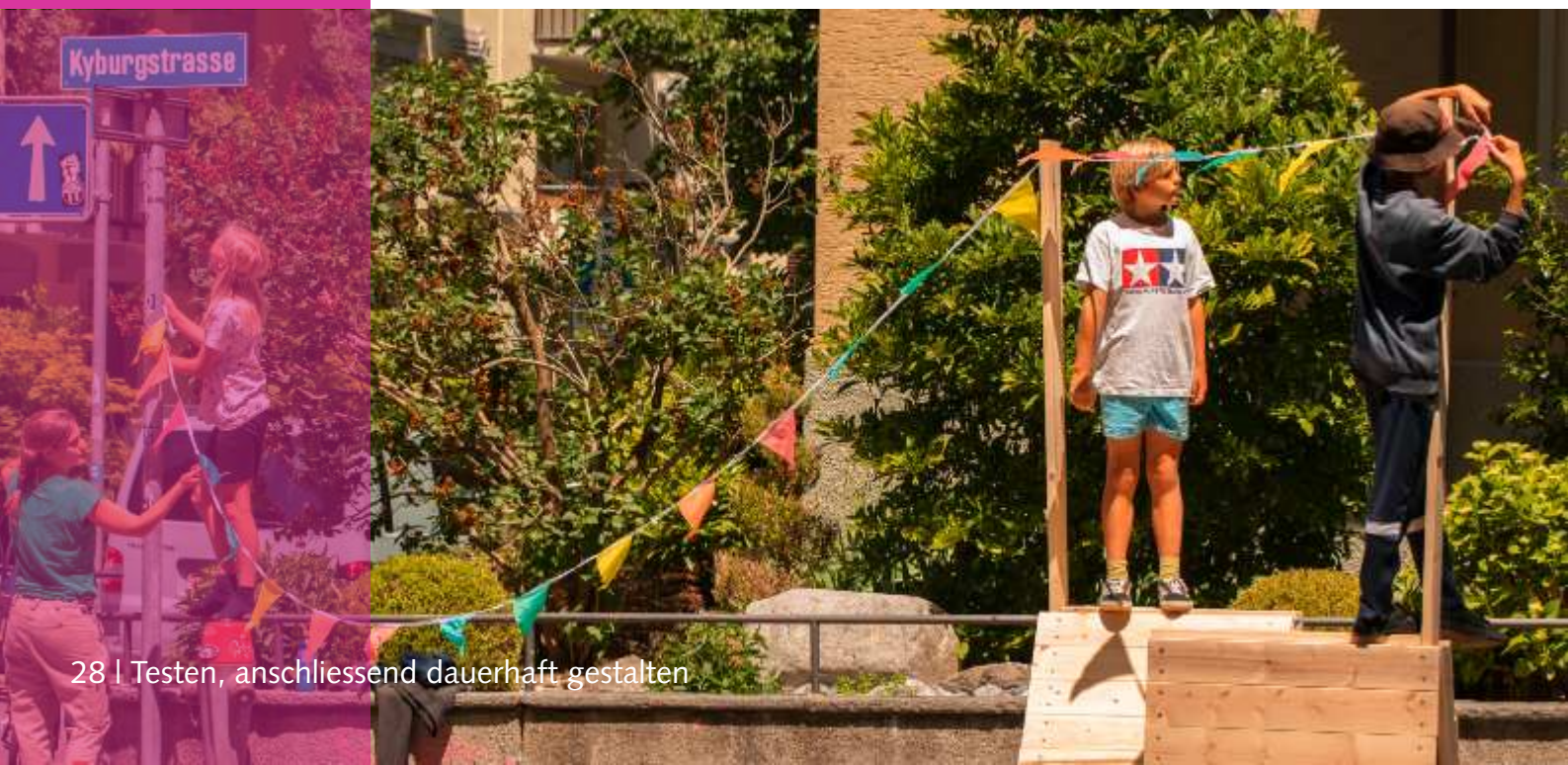
Gestalterische Interventionen

Interveniert man gestaltend im öffentlichen Strassenraum, wie in einer Begegnungszone, so können einzelne Aspekte vielleicht gelöst werden. Das Gesamtproblem jedoch, kann aufgrund seiner Vielschichtigkeit und Komplexität kaum gelöst werden. In der Design- und Planungstheorie spricht Horst Rittel hierbei von «*wicked problems*», die keine allgemein- und endgültigen Lösungen zulassen, aber in kleinen Schritten ständig verbessert werden können.¹ Temporäre Gestaltungen scheinen eine Dynamik ebendieser ständigen Verbesserung zu haben und offenbaren als Werkzeug zur Weiterentwicklung von Begegnungszonen ein grosses Potenzial.

Evaluationsmethode und Erkenntnisse

Dieses Potenzial wurde in einer wissenschaftlichen Begleitung und Evaluation von zwei Pilotinterventionen genauer untersucht.² Das Ziel der Studie war, die Auswirkungen der temporären Gestaltungen auf die Aussenraumqualität und damit die Intensität der Nutzung und Interaktion zu analysieren.³ Dies bedingte eine phänomenologische und dennoch strukturierte Herangehensweise, die den äusseren Umständen gerecht wird. Dafür wurde eigens eine Evaluationsmethode entwickelt, die qualitative und quantitative Methoden der Sozialraumforschung vereint und die Auswirkungen mittels einer Vorher-Nachher-Analyse evaluiert. Die Erkenntnisse der Begleitforschung reichen von der Prozessgestaltung, der Wahrnehmung der Nutzenden und Anwohnenden, der konkreten Auswirkung von Gestaltungsmaßnahmen auf die Nutzung des Raumes, bis zur Identifizierung von Hindernissen. Sie zeigen auch, wie verschiedene kontextuelle Gegebenheiten aufeinander ein-

Zürich, Kyburgstrasse:
Temporäre Gestaltung in
der Begegnungszone
(Foto: © Camille Decrey).



wirken und den Effekt einer temporären Gestaltung beeinflussen können. Eine der Pilotinterventionen, jene in der Begegnungszone Kyburgstrasse in Zürich, fand in einem dicht bebauten und bewohnten Quartier statt, die unmittelbar an eine Parkanlage angrenzt. Aus diesem Umstand könnte man schliessen, dass die Aufwertung des Strassenraumes aufgrund der bereits vorhandenen Freiflächen und nicht ausreichendem Nutzungsdruck, nicht funktionieren würde. Die Analyse zeigte jedoch, dass die temporäre Gestaltung zu einem markanten Anstieg an Aktivitäten und Interaktionen führte.⁴ Die Intervention schien hier einen bisher nicht erfüllten Bedarf bedient zu haben und hat sich wohl deshalb, stark auf die Nutzung des Strassenraumes und die nachbarschaftliche Interaktion ausgewirkt. Die anfänglich als Risiko oder Hindernis verstandene Parkanlage, könnte auch als Katalysator interpretiert werden, der eine Nachbarschaft hervorgebracht hat, die es sich gewohnt ist, sich den öffentlichen Raum im Alltag anzueignen und es ihr dadurch auch einfacher fällt, ihre Bedürfnisse zu erkennen und zu artikulieren.

Es zeigte sich also, dass eine konsequente partizipative Entwicklung vor Ort, basierend auf den Bedürfnissen der Akteurinnen und Akteure ausschlaggebend ist, um eine sinnvolle und erfolgreiche Gestaltung zur Belebung und Aneignung einer Begegnungszone zu erreichen. Ausserdem hat sich gezeigt, dass eine «von oben verordnete Neugestaltung», beispielsweise zur Erreichung übergeordneter Mobilitätsziele, keine gute Ausgangslage für die Akzeptanzbildung und Aneignung von Gestaltungsmassnahmen darstellt. Viel wichtiger sind Initiativen aus der Nachbarschaft.

Sozialräumliche Begleitstudien temporärer Gestaltungen

Nimmt man diese Initiativen mit ihren zugrundeliegenden Bedürfnissen als Grundlage, können temporäre Gestaltungen mit Experimenten und Tests ihre Stärke ausspielen. Evaluationen von temporären Gestaltungen helfen, die Rückschlüsse systematisch und evidenzbasiert herzuleiten und erlauben es, die Komplexität der jeweiligen Situationen zu berücksichtigen, Fehlinterpretationen zu vermeiden, aber auch Auswirkungen auf Gestaltungsmassnahmen oder -prinzipien zurückzuführen. Evaluationen dienen also der laufenden Verdichtung von Erkenntnissen in spezifischen Projekten. Daher sind sie besonders vielversprechend, wenn sie einen interventionsorientierten Charakter aufweisen und sowohl vor, während und nach dem Planungs- und Gestaltungsprozess Erkenntnisse einfliessen lassen. Temporäre Gestaltungen eignen sich hierfür hervorragend, da ihnen eine Kultur der lernenden Planung zugrunde liegt, die von ebensolchen Interaktionen profitiert, um in Anbetracht eines dynamischen Wirkungsgefüges als Kontext, die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit zur Aneignung unseres Lebensraumes laufend zu verbessern.

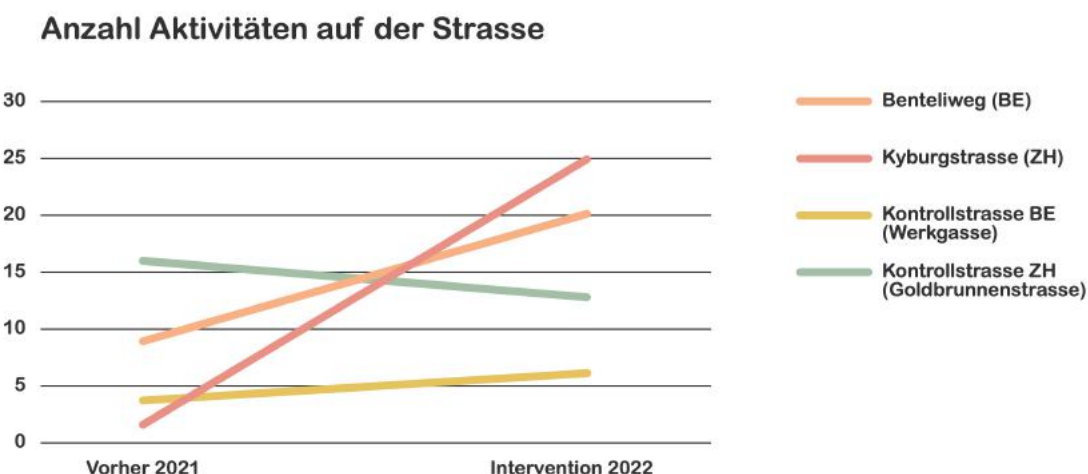
¹ Rittel, H., Webber, M. (1973): Dilemmas in a General Theory of Planning. Policy Sciences, 4(2), 155-169.

² Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024: Bewegungen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich, Projektteam: Fussverkehr Schweiz, Dachverband Offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz, Atelier Olga, Berner Fachhochschule, Stadt Bern und Stadt Zürich.

³ Gehl, Jan (2018): Leben zwischen Häusern. Jovis Verlag, Berlin, S. 6ff.

⁴ Von Däniken, A. & Fuhrer, W. (2023): Zwischenbericht Begleitstudie. Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024: Bewegungen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich, Berner Fachhochschule, Biel.

Anzahl der Aktivitäten vor und nach der Intervention. Modellvorhaben Bewegungen, Begegnen, Beleben in Quartieren von Bern und Zürich (Grafik: © Berner Fachhochschule, 2023).



4.2 Wenn temporäre Gestaltungen definitiv werden

Temporäre Gestaltungen, die erfolgreich sind, können weit über die ursprünglich vorgesehene Einsatzdauer hinaus verlängert werden. Wenn sie attraktiv sind und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen, fordern die Nutzerinnen und Nutzer bisweilen, dass diese Einrichtungen bis zu 10 oder 15 Jahre weitergeführt werden.

Laurent Essig, Landschaftsarchitekt FH und Raumplaner FSU, Belandscape sàrl

Ein entwicklungsfähiges, modulares Prinzip

Temporäre Gestaltungen als neuer planerischer Ansatz im komplexen städtischen Umfeld werden in der Regel modular konzipiert, damit im Sinne einer rollenden Planung und eines entwicklungsfähigen Prozesses der Erfahrungen sukzessive Änderungen vorgenommen werden können. Dabei wird mit Vorliebe prototypisch vorgegangen, also mit Tests im Massstab 1:1, die «mit Händen und Füßen» erlebbar sind. Sie bleiben solange bestehen, wie sie der Nachfrage und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechen.

Einige in den letzten zehn Jahren in Westschweizer Städten wie Nyon und Sitten realisierte Projekte haben neue, ungeahnt beständige Typologien provisorischer öffentlicher Räume geschaffen. Ursprünglich auf eine Dauer von 3 bis 5 Jahre ausgelegt, wurde ihr Betrieb aufgrund der positiven, manchmal sogar einstimmigen Reaktionen der Bevölkerung letztlich auf einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren verlängert. So gesehen ist die Beständigkeit dieser Projekte das Resultat einer erfolgreichen temporären Gestaltung, die den Erwartungen und den aktuellen Ansprüchen an eine moderne Stadtentwicklung entspricht.

Evaluationen unterstützen dauerhafte Lösungen

Wenn die Bevölkerung Umgestaltungen unter realen Bedingungen testen kann, offenbaren sich die Vorzüge und verbesserungswürdigen Aspekte unmittelbar. Die Projekte der letzten Jahre haben das Wissen über das Nutzerverhalten im öffentlichen Raum stark angereichert und beeinflussen heute die Art und Weise, wie temporäre, aber auch definitive Umgestaltungen konzipiert, geplant und umgesetzt werden.

Es wurden massgeschneiderte Auswertungsinstrumente entwickelt, mit dem Ziel, das Verhalten, die Wahrnehmung und die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer möglichst objektiv bewerten zu können. Beobachtungen vor Ort zu unterschiedlichen Tageszeiten sind eine Selbstverständlichkeit und lassen Rückschlüsse über die Attraktivität einer Umgestaltung zu. Es zeigt sich, dass die Nutzerinnen und Nutzer es sehr schätzen, wenn ein sanftes Massnahmenspektrum ohne grosse Bauarbeiten und Kollateralschäden angewendet wird, das sich harmonisch in die Umgebung einfügt, mit natürlichen Werkstoffen wie Holz und Sand auskommt oder mit aus dem Alltag entlehnten Materialien aus dem unmittelbaren Umfeld arbeitet.

Nyon, Square Perdtemps:
Kinder auf einem Spielplatz,
der vorher ein Parkplatz war
(Foto: © Michel Perret).



Effektive Bedürfnisse ernst nehmen

Die neuen temporären öffentlichen Räume lassen Kreativität und Freiheit zu, treten aber zunehmend in Konkurrenz zu dauerhaften Massnahmen. Weil die Massnahmen im Allgemeinen günstig sind, werden sie von den Nutzerinnen und Nutzern positiv und konstruktiv aufgenommen. Sie sind anstösserfreundlich, weil keine schweren Bauarbeiten erforderlich sind, die das Quartierleben zum «Erliegen» bringen. Ihr Low-Tech-Ansatz bedeutet, dass die Eingriffe jederzeit rückgängig gemacht werden können, sich modular kombinieren lassen und als Kontrapunkt zu viel Beton und Asphalt mit zurückhaltenden Materialien auskommen.

Es ist deshalb verständlich, dass die meisten Nutzerinnen und Nutzer eine Verlängerung der Einsatzdauer von temporären Gestaltungen befürworten, denn diese befriedigen das Bedürfnis nach mehr Entspannung und Begegnung im Alltag. Überhaupt sollte bei der Entwicklung von temporären Umgestaltungsprojekten, der Fokus auf typische Alltagssituationen gelegt werden. Kurz ausruhen, zum Spielplatz gehen, schnell einen Kaffee trinken, sein Handy checken oder ein Buch lesen; diese regenerativen Handlungen oder täglichen Atempausen verlangen geradezu nach multifunktionalen Identifikationsräumen im unmittelbaren persönlichen, räumlichen und sozialen Umfeld, in denen der Alltag authentisch und vertraut erlebt werden kann.

In Nyon sind die temporären Umgestaltungsmassnahmen am Seeufer, dem Place Perdtemps und dem Bahnhofplatz («voie 4») aufgrund der eindeutigen Rückmeldungen der Bevölkerung auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahre ausgelegt. Im Rahmen der Nutzerbefragungen hatte sich gezeigt, dass die vielfältigen Aktivitäts- und Erfahrungsmöglichkeiten geschätzt werden sowie die Ambiance als eigentliche «Erlebnislandschaft» wahrgenommen wird. Ähnliches gilt für die Neugestaltung des Cours Roger Bonvin in Sitten. Diese grosszügige Parkanlage wurde ebenfalls temporär umgestaltet. Angesichts der Zustimmung, der Nutzerzahlen und des Erfolgs entschieden die Behörden, die Anlage für mindestens 10 Jahre so zu erhalten. In Nyon wie in Sitten stand der erkennbare Wille im Vordergrund, eine homogene Parklandschaft zu gestalten, die die Sport- und Freizeiteinrichtungen kohärent in die Umgebung einbindet, was zu einer Stärkung des Zugehörigkeitsgefühls und der Identifikation geführt hat.

Von Anfang an langfristig denken

Aufgrund der vielfältigen Erfahrungen mit temporären Gestaltungen ist das Büro Belandscape in eine neue Planungs- und Arbeitsphase eingetreten, um den Herausforderungen bei der Konsolidierung solcher Areale besser begegnen zu können. Bei einer viel längeren Nutzung als ursprünglich geplant, muss mehr Gewicht auf den Betrieb und den Unterhalt gelegt werden. Die Wahl von Holz als Grundmaterial für Installationen ermöglicht einfache und schnelle Reparaturarbeiten oder einen unkomplizierten Ersatz. Bei der Konzipierung von temporären Gestaltungen geht Belandscape inzwischen ab Projektbeginn von der Hypothese einer Verlängerung der Betriebsdauer aus. Es gelingt so noch besser, neu revitalisierte öffentliche Räume kontinuierlich zu beleben und die Bevölkerung für die Stadt von Morgen zu begeistern.

Sitten, Cours Roger Bonvin: Mehr als 1 ha grosser Freiraum über dem Autobahntunnel, der begrünt und zum Erholungs-, Sport- und Spielraum umgestaltet wurde (Foto: © Laurent Essig).





5 | Inspiration aus dem Ausland

5.1 Montreal: Erfahrungsbericht zu Initiativen provisorischer Stadtplanung



5.1 Montreal: Erfahrungsbericht zu Initiativen provisorischer Stadtplanung

Der «tactical urbanism» hat sich in Montreal zu Beginn des letzten Jahrzehnts breit etabliert. Es drängt sich der Vergleich mit dem Trojanischen Pferd auf. Wie bei der Geschichte aus der griechischen Mythologie werden die Quartiere der Grossstadt von innen her verändert. Dies war dank der Vorreiterrolle einer neuen Generation von Fachleuten möglich und hat zu einem veränderten Verhältnis zum öffentlichen Raum beigetragen.

Mikael St-Pierre, Raumplaner, Koordinator Raumplanung und städtisches Umfeld CEUM, Dozent Universität Quebec, Montreal

Erste Initiativen

Der Begriff «tactical urbanism» (TU) tauchte in Kalifornien 2005 mit der Einführung des «Park(ing) Day»¹ erstmals auf und erreichte Montreal 2011 durch die Initiative von Bürgervereinigungen². Hier verzeichnete der TU seine ersten Erfolge im französischen Sprachraum Kanadas. Zunächst ein Insideranlass wurde diese Praxis zunehmend zu einer von einer breiten Öffentlichkeit geschätzten Aktivität. Seit 2012 werden in Montreal am «Park(ing) Day» jedes Jahr über 200 Parkfelder umgenutzt. Damit trägt der Anlass dazu bei, den TU in der Grossstadt populär zu machen.

Gleichzeitig gründeten junge Fachleute eine ganze Reihe von Organisationen, die zahlreiche TU-Initiativen lancierten: Die «Association du design urbain du Québec» mit der Aktion «Village Éphémère», Unternehmen wie «La Pépinière», «Pete & Vegas» und «Le Comité» sowie weitere Organisationen wie «Lande» und «Entremise». Diese Organisationen trugen zwischen 2010 und 2015 wesentlich zur Legitimierung des TU als wirkungsvolle Unterstützung des Stadtwandels mit grossem Partizipations- und Aneignungspotenzial bei.

Wirkung der Initiativen und Institutionalisierung der Praxis

Der TU wurde rasch zu einem effizienten, einfachen und kostengünstigen Mittel, um unternutzte öffentliche Räume zu dynamisieren und mit Menschen zu beleben. Die Stadtbehörden erkannten das Potenzial und engagieren sich seit Mitte des Jahrzehnts ebenfalls. Die Stadt Montreal gab seither mehrere TU-Projekte in Auftrag, um unattraktive öffentliche Räume zu revitalisieren. Auf dem riesigen Beton-Vorplatz des Olympiastadions entstanden die «Jardineries», eine Parkanlage mit kleinem Dorf, Gastroangeboten und einem regelmässigen Veranstaltungsprogramm für alle Altersgruppen. In der Innenstadt wurde die Place Émilie-Gamelin umgestaltet, auf dem sich neu ein öffentlicher Park, ein Biergarten und lebensgrosse Spiele befinden. Auf dem Plateau-Mont-Royal wurde eine ehemalige Tankstellen-Anlage für einige Sommer zur Place des Fleurs-de-Macadam («Asphaltblumenplatz»), einer Umgestaltung, bei der verschiedene Varianten des ersten *Watersquare*³ in Montreal getestet wurden.

Montreal, Terrasses Roy:
2017 temporär umgestaltet;
2022 definitiv umgebaut
(Foto: © Mélanie Dusseault).



Der TU wurde schnell zu einem wichtigen Hebel der Behörden, um Lebensräume wirksam aufzuwerten. So entstand z.B. ein Programm für Fussgänger- und Begegnungszonen («Programme de rues piétonnes et partagées, PRPP»), das den Wandel beschleunigen und die aktive Mobilität fördern sollte. Das PRPP brachte verschiedene neue Planungsinstrumente, wie den TU, die Datenerhebung vor Ort und die öffentliche Partizipation zusammen, um Fussgängerzonen auszuprobieren, bevor riesige Investitionen in die dauerhafte Neugestaltung des Raums getätigt werden. So entstanden für seine Zeit symbolträchtige Projekte wie die Place de Castelnaeu, die Terrasses Roy und die Place Shamrock; drei Umgestaltungen, die es der Bevölkerung Montreals ermöglichten, sich an den Vorzügen von Fussgängerzonen zu erfreuen.

Schliesslich wurden auch politische Entscheide gefällt, um den TU besser zu institutionalisieren. 2020 begann die Stadt mit der Revision des so genannten «Plan d'urbanisme et de mobilité». Darin sind auch Elemente des TU enthalten, namentlich die Absicht, ein Stadtentwicklungsprogramm mit temporären Gestaltungen zu lancieren mit dem Ziel, «vernachlässigten Flächen [...] eine öffentliche Bestimmung zurückzugeben und gleichzeitig ihr Potenzial als Beitrag zu einer raumplanerischen Wende besser auszuschöpfen»⁴. 2021 revidierte Montreals Innenstadt-Bezirk Ville-Marie seine planerischen Reglemente, um «(temporäre) Besetzungen brachliegender Grundstücke [...] im Rahmen von Aktivitäten oder Veranstaltungen mit gemeinschaftlichem Charakter zu ermöglichen»⁵. Die Stadtverwaltung reagierte damit auf einen reglementarisch blinden Fleck, auf den die Organisation «Lande»⁶ bereits 2016 aufmerksam gemacht hatte.

Unterwegs zur Mobilitätswende und zur Aufwertung öffentlicher Räume

Im vergangenen Jahrzehnt hat sich das Aussehen der Montrealer Stadtquartiere stark verändert. Eine junge Generation von Stadtdesign- und Planungsfachleuten hat dank dem TU den Nachweis erbracht, dass eine andere Stadt mit mehr Lebensqualität möglich ist. Die Experimente, die dank des TU möglich wurden, haben eine Wende hin zu Lebensräumen im menschlichen Massstab eingeleitet und bei einer ganzen Bevölkerungsgeneration zu veränderten (Mobilitäts-)Gewohnheiten beigetragen. Montreals TU setzt weiterhin Zeichen und beeinflusst die Fachwelt auch auf internationaler Ebene. Der neuste Streich: Im Sommer 2022 wurde auf der Avenue du Mont-Royal während ein paar Wochen der längste lineare Stadtpark der Welt eingerichtet. Schon begeistern sich viele Anwohnerinnen und Anwohner dafür, eine solche Anlage definitiv umzusetzen. Ob das Trojanische Pferd auch hier Wirkung zeigt, wird sich erst in ein paar Jahren erweisen!

¹ Schneider, Benjamin (2017). How Park(ing) Day Went Global, Bloomberg. www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day

² Thorpe, Amelia (2020). *Owning the Street. The Everyday Life of Property*, MIT Press, 344 Seiten.

³ Öffentlicher Platz, der sich zeitweise fluten lässt.

⁴ Stadt Montreal (2020). *Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, S. 73.

⁵ Auszug aus dem Planungsreglement des Stadtbezirks Ville-Marie.

⁶ Lande (2016). *Règlementation sur les terrains vacants publics à Montréal. État de la situation et comparaison avec d'autres villes en Amérique du Nord*.

Montreal: 2012 wurden am Park(ing) Day über 200 Parkfelder kreativ umgestaltet (Foto: © ADUQ).





Fazit und Ausblick

Die Saat für einen Paradigmenwechsel säen

Camille Bernier, Raumplanerin FSU, Mitgründerin La Lézarde¹, Mitglied Regionalgruppe Waadt von Fussverkehr Schweiz; Flore Maret, Projektleiterin Fussverkehr Schweiz

Den aktuellen Herausforderungen mit einer Vielfalt an kreativen Lösungen begegnen

Temporäre Gestaltungen erweisen sich als bemerkenswertes planerisches Instrument für resilientere Städte. Während der COVID-19-Pandemie waren temporäre Gestaltungen Beschleuniger für den Wandel der städtischen Zentren hin zu nutzerfreundlicheren öffentlichen Räumen und für den Umstieg auf die aktive Mobilität. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und des Rückgangs der Biodiversität können mit temporären Massnahmen Begrünungen und Entsiegelungen getestet werden, um die Natur in die Stadt zurückzubringen und die Lebensqualität der Stadtbevölkerung zu steigern. Sie stellen auch einen Hebel dar für die Revitalisierung steriler Räume und die Aufwertung des öffentlichen Raums, indem sie zum Gehen, zur Begegnung und zum Verweilen einladen.

Die Menschen wieder ins Zentrum der planerischen Aktivitäten stellen

Temporäre Gestaltungen sind öffentliche Lebensräume, welche die Bevölkerung durch die alltägliche Benutzung mit Händen und Füßen testen und beurteilen können. Gleichzeitig können sie als effizientes partizipatives Planungsinstrument eingesetzt werden. Kinder malen mit Kreiden, ältere Menschen sitzen auf einer Bank, Nachbarinnen und Nachbarn begegnen sich, Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind unterwegs: Alle diese Aktivitäten und Nutzungen lassen sich mit temporären Gestaltungen direkt vor Ort beobachten und analysieren. Sie geben der Bevölkerung die Gelegenheit, sich den öffentlichen Strassenraum vermehrt anzueignen, ihn zu beleben, zu bespielen und für gemeinschaftsfördernde Aktivitäten attraktiv zu machen. So kann die Wertschätzung der Menschen für ihre Stadt und das Zusammenleben gefördert werden.

Verfahren vereinfachen

Temporäre Gestaltungen sind entwicklungsfähig und können je nach Bedürfnissen kurzfristig und flexibel angepasst, erweitert oder verschoben werden. Die Erfahrungen mit solchen provisorischen Einrichtungen können als wichtige Grundlagen für die Erarbeitung von definitiven Projekten dienen. Daher ist eine systematische Evaluation der Auswirkungen auf der Basis von Beobachtungen vor Ort zentral. Allerdings können die heutigen Bewilligungsverfahren und administrativen Prozesse entmutigend wirken und sollten vereinfacht werden. Um die Erfahrungen und Verhaltensänderungen über einen repräsentativen Zeitraum testen und analysieren zu können, wäre die öffentliche Hand gut beraten, temporäre Gestaltungen nicht als Bauprojekte, sondern als partizipative Prozesse mit flexiblem Massnahmenmix zu begreifen.

Es geht also darum, temporäre Gestaltungen nicht als unwichtiges Nebenprodukt bei der Umgestaltung öffentlicher Räume, sondern als notwendige Phasen bei komplexen, lernorientierten Planungsprozessen im Siedlungsbereich zu begreifen. Konsequenterweise ist vorausschauend auch zu berücksichtigen, dass die finanziellen und personellen Ressourcen für Betrieb und Unterhalt beziehungsweise Erneuerung und Weiterentwicklung der provisorischen Massnahmen als integraler Bestandteil des Planungsprozesses betrachtet werden.

¹ Der Verein «La Lézarde» schafft in der Westschweiz zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern temporäre Freiräume. Mit der Durchführung partizipativer Prozesse schafft er die Voraussetzungen für attraktive, modulierbare, entwicklungs-fähige und nutzerfreundliche Lebensräume, die alle Altersgruppen und die Förderung der Biodiversität miteinschliessen. Gründerinnen: Alessia Daouk et Camille Bernier, Urbanistinnen. lalezarde.ch.

Opfikon, «Pocket-Park Rohrstrasse»: Die Quartierarbeit gestaltete einen partizipativen Prozess, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Durchwegung aufzuwerten (Foto: © Johannes Küng).

Liste der erwähnten Projekte

Bern, Balmweg, KORA-Projekte, Tiefbauamt, Stadt Bern. URL www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/mitreden-und-mitgestalten/kora-bern/

Biel, Quai du bas, Urbanisme, Ville de Bienne. URL www.biel-bienne.ch/fr/valorisation-quais-de-la-suze.html/1482#projet

Florenz, Piazzetta dei Tre Re, Università degli Studi di Firenze, FAL Florence Accessibility Lab. URL www.dida.unifi.it/

Genf, Étang temporaire, HEPIA. www.hesge.ch/hepia/

Genf, Micro-oasis Place Saint-Gervais, Canton et Ville de Genève. URL www.ge.ch/teaser/parc-parc

Glarus Nord, «Dialog Mühlehorn - Mitdenken, mitgestalten, mitmachen», Raumplanung, Gemeinde Glarus Nord. URL www.glarus-nord.ch/online-schalter/bau-umwelt/raumplanung/dorfentwicklung-muehlehorn.html/6628

Lyss, Bahnhofstrasse, LABÖR, Urban Equipe & Gemeinde Lyss. URL <https://gemeinsamer.space/processes/labor-lyss>

Lausanne, Avenue Benjamin-Constant, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Lausanne, Jardin de Poche, Service des parcs et domaines, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/service-spadom

Lausanne, Quartier de la Place du Nord, Les Lombrics & Collectif Plant'Action, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Lausanne, Rue des Échelettes, Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces, Ville de Lausanne. URL www.lausanne.ch/routesmobilite

Lugano, Parchi temporanei a Besso, Spazi urbani, Città di Lugano. URL www.lugano.ch/la-mia-citta/amministrazione/dicasteri-divisioni/dicastero-sicurezza-spazi-urbani/spazi-urbani/

Montréal, Avenue du Mont-Royal, Société de Développement de l'Avenue Mont-Royal & Castor et Pollux. URL www.castoretpollux.co/portfolio/pietonnisation-avenue-du-mont-royal-2021/

Montréal, Terrasses Roy, Arrondissement Le-Plateau-Mont-Royal & Castor et Pollux. URL www.castoretpollux.co/portfolio/les-terrasses-roy/

Nyon, Grande Jetée, belandscape Sàrl & Ville de Nyon. URL www.nyon.ch/participer/demarches-participatives/laboratoires-d-usage/la-grande-jetee/

Nyon, Square Perdttemps, Belandscape Sàrl & Ville de Nyon. URL www.nyon.ch/participer/demarches-participatives/laboratoires-d-usage/square-perdttemps/

Opfikon, Pocket-Park Rohrstrasse, Quartier- und Freiwilligenarbeit, Stadt Opfikon & Hochschule Luzern. URL https://www.opfikon.ch/_docn/2778010/Quartierarbeit_2018_-_2019_1.pdf

Sitten, Cours Roger Bonvin, Belandscape Sàrl & Ville de Sion. URL www.sion.ch/albumsphotos/detail/25714

Sitten, Place de la Planta, Urbanisme et Mobilité, Ville de Sion. URL <https://www.sion.ch/urbanismeetmobilite/>

Wädenswil, «Temporäre Nutzung und biodiverse Aufwertung eines Platzes im Zentrum einer Gemeinde», ZHAW.

Zürich, «Hardturmstrasse - Testnutzung Trottoir Süd», Denkstatt sàrl & Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Stadt Zürich. URL www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/gestalten/hardturmstrasse.html

Zürich, Kyburgstrasse, Modellvorhaben Bewegen, begegnen, beleben in Quartieren von Bern und Zürich, Fussverkehr Schweiz. URL www.fussverkehr.ch/begegnen/

Schriftenreihen Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 11	1995	x	x		
4	Velowegweisung in der Schweiz → ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	x	x	x	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	x	x	x	
13	Wanderwegnetzplanung	2014	x	x	x	
14	Fusswegnetzplanung	2015	x	x	x	
15	Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden	2017	x	x	x	
16	Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch	2019	x	x	x	
17	Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur	2021	x	x		

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r	s
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheidendes Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	x	x	x	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz	2013		d / f / i		
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	s
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
134	Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		s
136	Velobahnen – Grundlagendokument	2016	x	x		
137	Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche	2017	x	x	x	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	x			
139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten	2019	x	x		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	2019	x	x		
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2019	x	r	r	s

142	Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung	2019	x	x		
143	Winterwanderwege und Schneeschuhrouten - Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information	2020	x	x	x	
144	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2018	2019		x		
145	Langsamverkehr und Naherholung	2020	x	x	x	
146	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2019	2020		x		
147	« Schritt für Schritt » Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung	2021	x	x	x	
148	Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2021	x	x	r	s
149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	s
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes – une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende – Praxishilfe	2021	x	x	x	
153	Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten – Merkblatt für die Praxis	2021	x	x	x	
154	Fussverkehr und öffentlicher Raum	2021	x	x	x	
155	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2020	2021		x		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x			
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Naturgefahren auf Wanderwegen – Merkblatt für die Praxis	2022	x	x	x	
160	Begegnungszone – Tendenzen und Herausforderungen nach 20 Jahren	2022	x	x	x	
161	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2021	2022		x		

x = Vollversion r = Kurzfassung / Résumé / Riassunto s = Summary

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch.

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.



WUWENSCHANZ
50
Public